

A LA MESA DE LA COMISIÓ
DE FOMENTO

DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, PRESENTA LA SIGUIENTE ENMIENDA A LA TOTALIDAD AL PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 28 de diciembre de 2009.

Josep Antoni Duran i Lleida
Portavoz del Grupo Parlamentario
Catalán (Convergència i Unió)

Exposición de motivos

El objetivo del Proyecto de Ley con la modificación del artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea es hacer compatible la protección adecuada de los derechos de los ciudadanos afectados por la navegación aérea, especialmente en referencia a la contaminación acústica y la explotación de las infraestructuras aeroportuarias.

Para ello, en primer lugar, el Gobierno propone establecer, de forma exclusiva e excluyente, unos objetivos de calidad acústica que serán obligatorios soportar por parte de los vecinos afectados por un aeropuerto. En segundo lugar, se pretende establecer servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, estableciendo medidas correctoras – mediante un plan de acción sin la participación de las Comunidades Autónomas y sin la posibilidad de realizar alegaciones por parte de los vecinos afectados – para atenuar el ruido en el interior de las viviendas hasta los límites establecidos en los objetivos de calidad acústica. El Gobierno se reserva la facultad de modificar unilateralmente estas servidumbres acústicas.

De esta forma, el Proyecto de Ley regula básicamente medidas en materia de ruido, tal y como se indica en la exposición de motivos: "...resulta inaplazable implantar las medidas correctoras necesarias para asegurar que el impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras..."; aunque para ello el texto se ampara en las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo y tránsito y transporte aéreo (artículo 149.1.20ª CE), cuando el texto se refiere exclusivamente a medidas de protección del medio ambiente como es el ruido.

No parece una equivocación casual: el texto del Proyecto de Ley deja patente que el Gobierno no quiere la participación de las Administraciones Autonómicas en la delimitación de las servidumbres acústicas ni que éstas puedan establecer medidas adicionales de protección a los objetivos de calidad acústica que fije el Gobierno, ya que el redactado actual sobrepasa los límites competenciales del Estado para fijar la legislación básica en materia de medio ambiente (art. 149.1.23ª CE). Se utiliza un título competencial de competencia exclusiva del Estado para vulnerar las competencias de las Comunidades Autónomas, en concreto el marco competencial del Estatuto de Autonomía de Catalunya el cual prevé, en su artículo 144.1.h, la competencia de la Generalitat de Catalunya para establecer normas adicionales de protección en la regulación del ambiente atmosférico y de las diversas clases de contaminación del mismo, incluida, por tanto, la contaminación acústica.

El Proyecto de Ley obliga también a la Autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura. Pero esta pretendida novedad ya se está aplicando (en cumplimiento de la Ley de Ruido y las Declaraciones de impacto ambiental) en los Aeropuertos de Barcelona y Madrid que, mediante la información

suministrada por el control ambiental de ruidos, debería garantizar un control que las aeronaves cumplen con las trayectorias y los procedimientos establecidos en la Declaración de impacto ambiental, así como investigar las causas en caso de incumplimiento por si este fuera causa de inicio de expediente sancionador. A pesar de ello, AENA no cumple, en el caso del Aeropuerto de Barcelona, con las condiciones marcadas por la declaración de impacto ambiental de 2002 ni con la publicación suficientemente amplia ni actualizada de la información sobre el impacto acústico en los municipios de Gavà y Castelldefels. Por tanto, no es un problema legislativo sino de voluntad del ente gestor y de los mecanismos de control en la información suministrada. A estos efectos, se hace necesaria la participación y control de las autoridades ambientales de las Comunidades Autónomas en estas evaluaciones continuadas de los impactos ambientales causados por estas infraestructuras.

El texto no solventa la indefensión de los residentes en las poblaciones próximas a los aeropuertos por el incumplimiento puntual de los objetivos de calidad acústica, como ocurre actualmente en Gavà y Castelldefels, causando molestias que perjudican a la salud de algunos de estos vecinos, provocando incluso trastornos en el sueño. Únicamente se establece una solución al ruido en aquellas zonas en que el Gobierno decida que, con toda probabilidad, va a ser imposible cumplir los citados objetivos, estableciendo de esta forma una zona de servidumbre acústica en que se permita superar estos límites; una solución que deja totalmente indefensos a los vecinos, pues no tienen derecho a reclamar por su inclusión en la zona de servidumbre y se les confina en sus viviendas, pues las medidas correctoras prevén cumplir los objetivos de calidad acústica únicamente en el interior de las viviendas. Además, el Proyecto de Ley no prevé medidas de control efectivo en la implantación de las medidas correctoras en todas las viviendas ni las consecuencias en caso de incumplirse.

Las modificaciones legislativas deberían tener como finalidad establecer de una forma clara el funcionamiento de las actividades que regula. Este principio no se cumple con este texto, pues no establece ninguna novedad real excepto la posibilidad de establecer servidumbres acústicas y que precisamente genera todavía más inseguridades jurídicas que las actuales, pues queda para un desarrollo unilateral de Gobierno el desarrollo de esta normativa, y no soluciona el problema de compaginar derechos de los vecinos con el desarrollo de la actividad aeronáutica, pues se impone expresamente la actividad aeronáutica por encima de sus impactos ambientales y sin limitaciones.

Así pues, el Gobierno no pretende hacer compatible los derechos de los vecinos con la utilización de los aeropuertos. Con la tramitación mediante el procedimiento de urgencia, el Gobierno elimina el derecho a ser indemnizado por la privación de un bien o derecho e impone el deber de soportar el ruido y cualquier impacto ambiental derivado de una infraestructura aeroportuaria. Y mediante un único artículo modifica toda la legislación actual acerca de la protección ambiental en los aeropuertos (Ley de ruido que define las zonas de servidumbre acústica y las normativas de desarrollo, los planes directores de los aeropuertos, las declaraciones de impacto ambiental de los aeropuertos)

recentralizando en el Gobierno y en los entes gestores todas las facultades de desarrollo y control del impacto ambiental del ruido causadas por los aeropuertos de interés general.

Con la normativa actual, el Gobierno del Estado ha tenido los instrumentos necesarios para llevar a cabo la imposición de servidumbres aeronáuticas acústicas pero no ha ejercido dicho derecho y deber en sus aeropuertos, contribuyendo a la actual confusión e inseguridad jurídica que ahora motiva esta acelerada e incompleta reforma legislativa.

En definitiva, el texto normativo presentado por el Gobierno presenta varios problemas: vulnera las competencias de la Generalitat de Catalunya, sitúa a los residentes en las poblaciones próximas a los aeropuertos en una clara indefensión y provoca una mayor inseguridad jurídica que la que pretende dar solución. Sin duda, el Proyecto de Ley necesita de una mayor amplitud para abordar con las suficientes garantías los distintos aspectos de la problemática derivada de la navegación aérea en los aeropuertos. Por todo ello, el Grupo Parlamentario presenta esta enmienda a la totalidad sin texto alternativo.

Por todos ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergencia i Unió) presenta una enmienda a la totalidad del Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, a los efectos que sea devuelto al Gobierno.